

Ministerieel besluit houdende een voorlopig onteigeningsbesluit voor de onteigening voor het algemeen nut in het kader van de herinrichting van de R22 – Woluwelaan in Machelen.

Rechtsgronden

Dit besluit is gebaseerd op:

- het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, artikel 6, 1°, artikel 7 en artikel 10, gewijzigd bij het decreet van 16 oktober 2020.
- het besluit van de Vlaamse Regering van 25 juli 2014 tot delegatie van beslissingsbevoegdheden aan de leden van de Vlaamse Regering, artikel 6, 7°.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

A. Aanduiding van de onteigenende instantie

De Vlaamse Regering is bevoegd om tot onteigening over te gaan overeenkomstig artikel 6, 1° van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

In het licht van de doelstellingen kan de Vlaamse Regering ter realisatie van het project “Herinrichting Woluwelaan (R22) te Machelen tussen de Kerklaan en de Haachtsesteenweg, inclusief het complex R0 / E19 / R22” (hierna “het project”) derhalve optreden als onteigenende instantie.

B. De rechtsgrond van de onteigening

De Vlaamse Regering kan tot onteigening overgaan in de gevallen waarin ze oordeelt dat de onteigening noodzakelijk is voor de uitwerking van de infrastructuur of het beleid met betrekking tot gemeenschaps- en gewestelijke aangelegenheden overeenkomstig artikel 7, eerste lid van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017;

Uit onderhavig besluit en uit de bijlagen bij dit besluit blijkt dat de beoogde onteigening kadert binnen de gewestelijke aangelegenheden. Deze heeft immers betrekking op een project inzake gewestelijke infrastructuur, namelijk R22 - Woluwelaan.

C. Omschrijving van de te onteigenen zakelijke rechten:

Het voorlopig onteigeningsbesluit streeft de onteigening na van zakelijke rechten die gevestigd zijn op onroerende goederen gelegen op het grondgebied van de gemeente Machelen waarbij de onteigening de realisatie van het project mogelijk moet maken.

De onroerende goederen waarop het zakelijk recht gevestigd is, worden met een gele tint aangeduid op het hierbij behorende ondertekende onteigeningsplan met nummer 1M3D8F G 012184 00, samen te lezen met de tabel met innemingen zoals ook op het onteigeningsplan wordt weergegeven.

Kadastrale gegevens	Eigenaar	Houder zakelijk recht	Aard perceel	Totale oppervlakte (m²)	Oppervlakte inneming (m²)
Machelen, 1ste afd. Machelen, sectie A 459T6	Vlaams Gewest (VERP), Havenlaan 88 bus 75, 1000 Brussel	Vennootschap Beaulieu (ERFP), Woluwelaan 100, 1830 Machelen	bouwgrond	190	190
Machelen, 1ste afd. Machelen, sectie A 449C	Vlaams Gewest (VERP), Havenlaan 88 bus 75, 1000 Brussel	Vennootschap Beaulieu (ERFP), Woluwelaan 100, 1830 Machelen	puin	162	162
Machelen, 1ste afd. Machelen, sectie A 459V6	Vlaams Gewest (VERP), Havenlaan 88 bus 75, 1000 Brussel	Vennootschap Beaulieu (ERFP), Woluwelaan 100, 1830 Machelen	bouwgrond	104	104
Machelen, 1ste afd. Machelen, sectie A 459W6	Vlaams Gewest (VERP), Havenlaan 88 bus 75, 1000 Brussel	Vennootschap Beaulieu (ERFP), Woluwelaan 100, 1830 Machelen	bouwgrond	182	182

D. Onteigeningsnoodzaak

(1) Noodzaak van het onteigeningsdoel

Met het voorlopig onteigeningsbesluit wordt de onteigening nagestreefd van zakelijke rechten die gevestigd zijn op onroerende goederen gelegen op het grondgebied van Machelen waarbij de onteigening de realisatie van het project langs de R22 - Woluwelaan mogelijk moet maken.

De noodzaak van het onteigeningsdoel is evident aanwezig.

Het onteigeningsdoel kan verder ook enkel maar worden bereikt middels onteigening. Er bestaat redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang.

Binnen het projectgebied moeten zakelijke rechten die rusten op onroerende goederen strikt noodzakelijk worden verworven om niet alleen een integrale en geïntegreerde realisatie van het project maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

De huidige toestand van de infrastructuur is een gewestweg met 2 x 2 rijstroken, met in beide rijrichtingen een afgescheiden fietspad.

Om de doorstroming op de Woluwelaan te verbeteren en de ontsluiting van het reconversiegebied Vilvoorde – Machelen te verbeteren, wordt de volledige Woluwelaan heringericht.

Hierbij zal er een nieuw op- en afrittencomplex van de R0 – ring om Brussel met de R22 – Woluwelaan in gebruik genomen worden, inclusief een ondertunneling voor het verkeer in de rijrichting van Vilvoorde om conflicten met verkeer dat het nieuwe complex op- of afrijdt te voorkomen en om bovendien te zorgen voor een vlottere doorstroming van het verkeer.

Aan de **oostzijde** van de Woluwelaan wordt een dubbelrichtingsfietspad gerealiseerd van de Haachtsesteenweg tot aan de Kerklaan. Er werd reeds een fietstunnel aangelegd onder het nog in gebruik te nemen complex zodat fietsers conflictvrij onder de verkeerswisselaar kunnen rijden.

Aan de **westzijde** wordt een dubbelrichtingsbusbaan aangelegd. De aanleg van deze busbaan kadert in de mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn en de beslissing van de Vlaamse Regering tot uitvoering van Brabantnet. Dit houdt in dat een aantal trajecten voor openbaar vervoer prioritair moesten uitgewerkt worden, waaronder het zogenaamde Ringtrambustraject. Dit traject is een verbinding van aan de Heizel tot aan Brussels Airport. De realisatie van dit project is deels aan AWW toegewezen (Woluwelaan tussen kruispunt Vilvoordelaan en Haachtsesteenweg) en De Werkvennootschap. Zowel AWW als De Werkvennootschap zijn al gestart met de uitvoering van deze werken.

Zowel de Ringtrambus als ander openbaar vervoer kan door aanleg van deze vrije busbaan vlot over de Woluwelaan rijden in een aparte bedding.

Ter hoogte van het Kasteel Beaulieu wordt de ontworpen rijweg van de Woluwelaan aangelegd tot tegen de huidige grens openbaar domein.

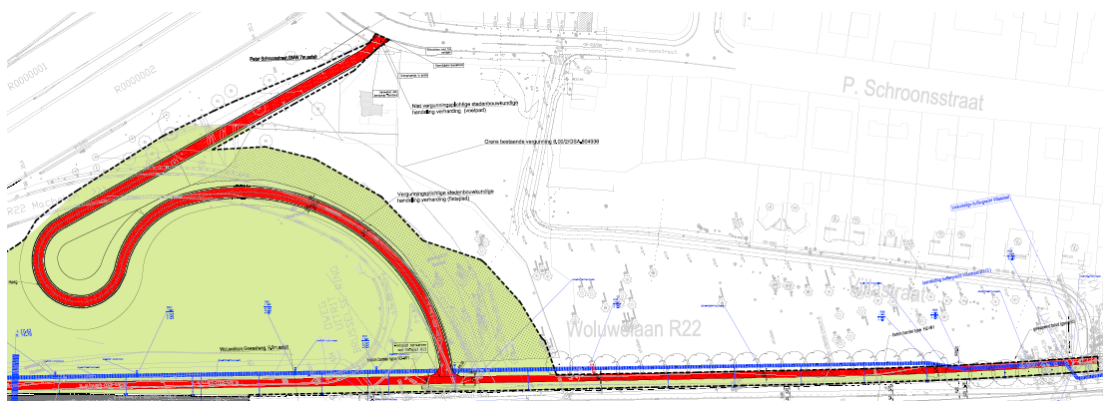
Dit heeft te maken met het feit dat de voertuigentunnel K2 in de Woluwelaan (voor het verkeer komende van Diegem) niet meer naar het westen aangelegd kan worden omdat er ondergronds een collector van de Woluwe aanwezig is. Het heeft geen zin om de tunnel aan de westzijde aan te leggen (voor het verkeer richting Diegem), omdat de mogelijke verkeersconflicten met het doorgaande verkeer zich aan de oostzijde bevinden ter hoogte van het nieuwe complex R0/R22.

Zonder de voorgestelde onteigening, eindigt het fietspad voor fietsers komende van Diegem ter hoogte van de Budasteenweg, voor fietsers komende van Vilvoorde ter hoogte van de Villastraat. Hierdoor zouden fietsers in beide richtingen een omweg moeten maken en een aanzienlijk hoogteverschil dienen te overwinnen waarbij er via de smalle Pieter Schroonsstraat gereden zou moeten worden, waar geen fietspad aanwezig is en waar bovendien een route voor openbaar vervoer over loopt.

Deze alternatieve fietsroute via de Pieter Schroonstraat werd derhalve niet weerhouden gezien de hellingsgraad te hoog is in het uitgewerkte alternatief. Daarnaast zouden de fietsers op de rijweg moeten fietsen. Zodoende werd besloten tot de noodzakelijke onteigening (van zakelijke rechten) van de bewuste zone ter hoogte van het Kasteel van Beaulieu zodat de aanleg van het dubbelrichtingsfietspad langsheen de Woluwelaan kan worden aangelegd.

Er is immers geen alternatief beschikbaar voor de fietsers die het fietspad gebruiken tussen Diegem en Vilvoorde. Aan de overzijde van de Woluwelaan is geen ruimte beschikbaar om een fietspad aan te leggen. Indien de onteigening niet gebeurt, zal het dubbelrichtingsfietspad dus sowieso moeten stoppen ter hoogte van de Budasteenweg. Fietsers in de richting van Vilvoorde zullen dan verplicht rechtsaf richting de Bergstraat moeten rijden, om vervolgens de Pieter Schroonstraat te nemen om dan via de Villastraat terug op de Woluwelaan aan te sluiten.

Via deze erg smalle Pieter Schroonstraat met dubbelrichtingsverkeer en zonder enige fietsvoorziening, noch de mogelijkheid tot aanleg daarvan, zouden de fietsers dan opnieuw naar de Woluwelaan geleid worden. Daarbij dient dan nog rekening te worden gehouden met het hoogteverschil en de beperkte beschikbare ruimte, waardoor de helling (steigingspercentage) van deze fietsweg de in het vademecum fietsvoorzieningen maximale 4% zal overschrijden. Het hoogteverschil van ca. 12,6m moet dan worden overbrugd op ca. 380m. Dit zou voor de vele pendelende fietsers een dagelijks te groot ongemak betekenen en zou ook de veiligheid van deze fietsers in het gedrang brengen. Voor vele minder valide fietsers zou dit traject zelfs onhaalbaar worden.



Zoals vermeld, kent deze omweg een steil talud dat zich verwijderd van de Woluwelaan. Het hoogteverschil tussen de Woluwelaan en de Pieter Schroonsstraat waar wordt aangetakt, bedraagt bijna 12m.

Voor het fietspad is in het ontwerp gekozen voor een uitvoering waarbij een minimale ruimte-inname en onteigening nodig is ter hoogte van het bordes van het kasteel. Langsheen het tracé wordt immers gestreefd naar een afstand van ca. 3m tussen de rijweg en het vrijliggende fietspad. Ter hoogte van het kasteel wordt deze afstand gereduceerd naar ca. 1,8m. Bovendien wordt, naar aanleiding van opmerkingen in het kader van de omgevingsvergunningsprocedure, het materiaal aangepast naar dolomiet in de plaats van een betonnen fietspadverharding.

De voorgenomen herinrichting van de infrastructuur in dit project wordt omschreven in de projectnota, die als bijlage wordt gevoegd. De voorgenomen herinrichting bestaat uit de aanleg van een dubbelrichtingsfietspad tussen het kruispunt met de Budasteenweg en de Villastraat. Door deze herinrichting wordt een vlottere en veiligere fietsverbinding verwezenlijkt.

Ingevolge de aanleg van het fietspad in deze zone, zullen fietsers geen omweg (meer) moeten maken via de Pieter Schroonsstraat en zullen ze op een veilige en vlotte wijze het traject langsheen de Woluwelaan kunnen vervolgen.

Op heden zijn de werken aan de Woluwelaan reeds opgestart en in volle realisatie. Het project kan volledig uitgevoerd worden, met uitzondering van de aanleg van het fietspad ter hoogte van het kasteel van Beaulieu waar onteigening van het zakelijk recht noodzakelijk is alvorens de werken aldaar zouden kunnen worden uitgevoerd.

Immers, de betrokken onroerende goederen zijn sinds de formele overdracht ervan door de Vlaamse Gemeenschap met akte minnelijke onteigening van 25 juni 2018 ook formeel in eigendom gekomen van de rechtspersoon het Vlaamse Gewest, Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, Agentschap Wegen en Verkeer, intern verzelfstandig agentschap zonder rechtspersoonlijkheid, waarvan de burelen gevestigd zijn te 1000 Brussel, Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 4, met ondernemingsnummer 0220.819.807.

Op deze onroerende goederen werd echter met een akte van 6 juni 1994 verleden voor de heer Gilbert Deweerdt, commissaris bij het tweede aankoopcomité van Brussel, een erfpacht toegestaan aan de naamloze vennootschap Socotrel, en dit voor een termijn van 50 jaar ingaande op 6 juni 1994.

Deze erfpachtrechten werden door voormelde naamloze vennootschap Socotrel overgedragen aan de naamloze vennootschap Belgium Industries, bij akte verleden voor notaris Karl Smeets te Hasselt op 10 februari 1995, overgeschreven op het vierde hypotheekkantoor te Brussel op 2 maart 1995, boek 10.694 nummer 1, te rekenen vanaf 1 januari 1995, voor de resterende periode eindigend op 5 juni 2044.

Ingevolge akte verleden voor notaris Reginald Hage Goetsbloets te Hasselt op 13 augustus 1997, overgeschreven op het vierde hypotheekkantoor te Brussel op 16 september 1997, boek 11247, nummer 15, heeft voormelde naamloze vennootschap Belgium Industries al haar erfpachtrechten overgedragen aan de naamloze vennootschap Beaulieu. De erfpachtrechten werden daarbij overgedragen aan de naamloze vennootschap Beaulieu te rekenen vanaf 6 juni 1997 voor de resterende duur van de oorspronkelijke erfpachtovereenkomst, namelijk tot 5 juni 2044.

Bij akte wijziging bestaande erfpacht tussen de Vlaamse Gemeenschap en voormelde naamloze vennootschap Beaulieu, verleden voor de heer Jan Anthonis, Vlaams instrumenterend ambtenaar bij de dienst Vastgoedtransacties op 31 augustus 2011, overgeschreven op het vierde hypotheekkantoor te Brussel op 23 september 2011, referte 52-T-23 sep.2011-07944, werd ondermeer de duur van deze erfpacht verlengd tot 6 juni 2061.

In het kader van de hoger vernoemde noodzakelijke infrastructuurwerken dienen zoals hoger gemeld een aantal infrastructurele maatregelen en ingrepen te worden uitgevoerd waardoor deze erfpachtrechten onmogelijk kunnen gevestigd blijven op de hoger vernoemde onroerende goederen die reeds in eigendom zijn van het Vlaamse Gewest. De onteigening van deze erfpachtrechten is dan ook noodzakelijk om de hoger vermelde infrastructurele maatregelen en ingrepen mogelijk te maken.

Om al deze weginfrastructuurwerken te kunnen realiseren en nadien het onderhoud en het beheer daarvan duurzaam te kunnen blijven garanderen is de gedwongen verwerving van de erfpachtrechten dus noodzakelijk. Zonder de verwerving van het zakelijke recht dat rust op de onroerende goederen zoals deze staan afgebeeld op het onteigeningsplan kunnen de projectdoelstellingen niet gerealiseerd worden.

(2) Noodzaak van de onteigening als middel

Het onteigeningsplan (1M3D8F G 012184 00) duidt aan welke zakelijke rechten rusten op de betrokken onroerende goederen en noodzakelijk dienen te worden onteigend om het project te kunnen realiseren.

Het onteigeningsdoel, zoals hierboven omschreven, kan slechts worden bereikt middels onteigening.

Er bestaat, onverminderd de mogelijkheid tot minnelijke verwerving, redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang. De onderhandelingen die reeds voorafgaand aan de goedkeuring van dit voorlopig onteigeningsbesluit hebben plaats gevonden, hebben tot op heden niet het gewenste resultaat bereikt. Het aannemen van onderhavig besluit staat toekomstige minnelijke onderhandelingen en een minnelijke verwerving niet in de weg, maar is onder meer nodig om de onderhandelingstermijn 6 maanden te doen aanvatten.

De onteigening als middel voor de realisatie van deze weginfrastructuur blijkt verder ook uit het feit dat overeenkomstig artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet de decreetgever in zulk geval uitdrukkelijk elk verzoek tot zelfrealisatie uitgesloten heeft.

Voor bepaalde infrastructuurwerken zoals openbare verkeerswegen, spoorwegen, haven- en waterweginfrastructuur is het ook volgens de decreetgever in het algemeen belang noodzakelijk dat de overheid deze werken ook zelf realiseert en ontwikkelt. De volgende zaken dienen volgens de decreetgever immers absoluut te worden vermeden:

- een versnipperde eigendomsstructuur;
- een lappendeken aan verantwoordelijkheden inzake onderhoud en herstel, wat immers zou leiden tot een groter risico op juridische conflicten zowel onderling als ten aanzien van derden;
- een probleem van coördinatie tussen de zelfrealisator en de aannemer die desgevallend door de overheid wordt aangesteld;
- een verzwakte positie ten aanzien van het gedwongen doen verplaatsen van nutsleidingen;
- een gebrek aan een globale inrichting en een overkoepelend beheer en onderhoud;
- problemen naar toegankelijkheid, het beschikbaar houden ten aanzien van andere gebruikers en bijvoorbeeld het voorzien van aanvullende reglementen van wegbeheer;

Het aanleggen, beheren en onderhouden van de voornoemde infrastructuur behoort tot de basistaken van de overheid en vereist een coherent en doelmatig beheer en beleid, ook naar eventuele aansprakelijkheden en verantwoordelijkheden toe. Van de desbetreffende weginfrastructuur dient onder alle omstandigheden een veilig en doelmatig gebruik te kunnen worden gemaakt. Dit kan enkel indien de wegbeheerder volle eigenaar is van de weginfrastructuur en zelf kan instaan voor de realisatie en het beheer ervan.

Een zo eenduidig mogelijke grondpositie kan en moet verder ook de goede uitoefening van de publieke beheerstaken waarborgen, onder meer naar onderhoud, verlenen van vergunningen, advisering in het kader van omgevingsvergunningen, aansprakelijkheden enz.

Kortom, de nood aan een globale, consequente en duurzame ontwikkeling met het oog op het inpassen ervan in een ruimer functionerend geheel evenals de aandacht voor een specifieke kwalitatieve ruimtelijke en architecturale ontwikkeling en het feit dat het om publieke openbare voorzieningen gaat, leidt ertoe dat zelfrealisatie in casu uitgesloten is en de onteigeningsnoodzaak ook daardoor des te meer vast staat.

(3) Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening

In dit besluit, in het onteigeningsplan en in de projectnota wordt aangeduid welke zakelijke rechten het voorwerp zijn van de onteigening en die noodzakelijk dienen te worden verworven om de doelstelling van algemeen nut te kunnen realiseren.

De weerhouden uitvoeringsvariant van het wegenisproject, zoals omschreven in de projectnota als bijlage bij dit besluit, is als meest positief naar voren gekomen om de onteigeningsdoelstelling zo adequaat mogelijk te kunnen realiseren en daarbij de innemingen zo beperkt mogelijk te houden.

De weerhouden uitvoeringsvariant van het project kan ook niet worden gerealiseerd binnen het bestaande openbaar domein.

In de goedgekeurde projectnota dd. 5 juli 2011 die werd opgesteld in het kader van het Decreet Basisbereikbaarheid en die een uitgebreide studie bevat waarbij verschillende scenario's en alternatieven werden uitgewerkt voor de realisatie van de projectdoelstelling (gevoegd als bijlage bij de projectnota) bleek de finaal weerhouden uitvoeringsvariant als meest positief naar voren te komen om de onteigeningsdoelstelling zo adequaat mogelijk te kunnen realiseren en daarbij tevens de innemingen zo beperkt mogelijk te houden. Over de noodzaak van het voorwerp van de onteigening kan dan ook gezien de keuze die na afweging van de verschillende alternatieven werd gemaakt geen discussie mogelijk zijn.

E. Het onteigeningsdoel is van algemeen nut

Het project heeft als onteigeningsdoel om een dubbelrichtingsfietspad langsheen de Woluwelaan aan te leggen tussen de Budasteenweg en de Villastraat om te zorgen voor een vlotte en veilige fietsverbinding. De werken kaderen aldus in een openbaar doel waarbij het project de realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk maakt waarbij de openbare weginfrastructuur zal worden verbeterd en waarbij verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en een vlotte verkeersdoorstroming kunnen worden beschouwd als leidende principes dewelke vanzelfsprekend ten goede komen voor alle weggebruikers.

De infrastructuurwerken kaderen binnen de wegeninfrastructuur waarbij het zelfs in het algemeen belang is dat de overheid deze ook zelf ontwikkelt. De realisatie van zulk een infrastructuurwerk behoort nu eenmaal tot de basistaken van de overheid. Met de onteigening wordt aldus ontegensprekelijk de noodzakelijke realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk gemaakt.

In het licht van al het voormelde staat aldus onmiskenbaar vast dat het onteigeningsdoel van algemeen nut is.

F. Onderhandelingen en minnelijke onderhandelingstermijn

De Vlaamse regering zal als onteigenende instantie onderhandelingen voeren met al de te onteigenen partijen met als doel een minnelijke verwerving overeen te komen.

De minnelijke onderhandelingstermijn wordt geraamd op 6 maanden. Deze termijn is redelijk gelet op het voornemen om via volwaardige onderhandelingen te komen tot een minnelijke verwerving en aangezien deze termijn werd bepaald in functie van de volgende concrete elementen van het project: er werd in het verleden reeds een onteigeningsprocedure opgestart dewelke niet werd toegestaan,. Gelet op de beperkte onteigening en de voorgeschiedenis, is voornoemde termijn voldoende om nogmaals te trachten tot een minnelijke regeling te komen.

De minnelijke onderhandelingstermijn zal conform artikel 15 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 aanvangen op de derde dag na de postdatum van de beveiligde zending waarmee de te onteigenen op de hoogte worden gesteld van deze minnelijke onderhandelingstermijn.

G. Bijlagen bij het voorlopig onteigeningsbesluit

G.1 Onteigeningsplan

Het onteigeningsplan 1M3D8F G 012184 00 bevat alle vereiste gegevens overeenkomstig artikel 11 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

Dit onteigeningsplan wordt gevoegd als bijlage bij onderhavig besluit en maakt hier integraal deel van uit.

G.2 Projectnota

Overeenkomstig artikel 12 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 werd een projectnota opgemaakt.

Deze projectnota wordt gevoegd als bijlage bij onderhavig besluit en maakt hier integraal deel van uit.

H. Conclusie

Uit al het bovenstaande blijkt dat de onteigening aldus noodzakelijk is en het algemeen belang dient. Het onteigeningsdoel kan niet worden gerealiseerd indien niet alle innemingen vrij zijn van zakelijke rechten

Het onteigeningsdoel kadert verder binnen de gewestelijke aangelegenheden en binnen het gewestelijke belang dat het Vlaamse Gewest dient ten uitvoer te leggen en te beheren.

Om deze redenen is de verwerving van de (nog) niet minnelijk verworven zakelijke rechten noodzakelijk en dringt de onteigening door de Vlaamse Regering zich op van de zakelijke rechten die gevestigd zijn op de onroerende goederen zoals afgebeeld op het onteigeningsplan en aldaar nader omschreven in de onteigeningstabel.

Gelet op alle akten en overwegingen samengenomen.

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN
BESLUIT:

Artikel 1.

Het algemeen nut vordert de inbezitneming van de zakelijke rechten die rusten op de onroerende goederen, genoemd in artikel 2 gelegen op het grondgebied van de gemeente Machelen.

Artikel 2.

De betrokken onroerende goederen waarop de zakelijke rechten rusten zijn met een gele tint aangeduid op het hierbij behorende ondertekende onteigeningsplan 1M3D8F G 012184 00 en meer in het bijzonder betreft het de percelen kadastraal gekend als:

Kadastrale gegevens	Eigenaar	Houder zakelijk recht	Aard perceel	Totale oppervlakte (m²)	Oppervlakte inneming (m²)
Machelen, 1ste afd. Machelen, sectie A 459T6	Vlaams Gewest (VERP), Havenlaan 88 bus 75, 1000 Brussel	Vennootschap Beaulieu (ERFP), Woluwelaan 100, 1830 Machelen	bouwgrond	190	190
Machelen, 1ste afd. Machelen, sectie A 449C	Vlaams Gewest (VERP), Havenlaan 88 bus 75, 1000 Brussel	Vennootschap Beaulieu (ERFP), Woluwelaan 100, 1830 Machelen	puin	162	162
Machelen, 1ste afd. Machelen, sectie A 459V6	Vlaams Gewest (VERP), Havenlaan 88 bus 75, 1000 Brussel	Vennootschap Beaulieu (ERFP), Woluwelaan 100, 1830 Machelen	bouwgrond	104	104
Machelen, 1ste afd. Machelen, sectie A 459W6	Vlaams Gewest (VERP), Havenlaan 88 bus 75, 1000 Brussel	Vennootschap Beaulieu (ERFP), Woluwelaan 100, 1830 Machelen	bouwgrond	182	182

Deze erfpachtrechten worden aangeduid en worden vermeld bij de innemingen 1 tot en met 4 op het onteigeningsplan met als titel 1M3D8F G 012184 00 – Herinrichting Woluwelaan gevoegd bij het voorlopig onteigeningsbesluit.

Artikel 3.

De projectnota houdende een projectplan, de beschrijving van het project, de detailomschrijving van de werken, de realisatietermijnen voor de uitvoering van de werken en de beheersmodaliteiten van het openbaar domein wordt in bijlage gevoegd.

Artikel 4.

Het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 is op de onteigening van de hierboven bedoelde goederen van toepassing.

Artikel 5.

Het onteigeningsbesluit, dat werd opgesteld in overeenstemming met artikel 10 van het Decreet betreffende onteigening voor het algemeen nut van 24 februari 2017, evenals de volgende bijlagen die integraal deel uitmaken van het onteigeningsbesluit:

- Het onteigeningsplan 1M3D8F G 012184 00
- de projectnota

worden voorlopig goedgekeurd en voorlopig vastgesteld.

Artikel 6.

Over het voorlopig onteigeningsbesluit zal een openbaar onderzoek worden georganiseerd in overeenstemming met de artikelen 17 e.v van het Decreet betreffende onteigening van algemeen nut van 24 februari 2017.

Artikel 7.

De minnelijke onderhandelingstermijn, vermeld in artikel 10, §1, 6°, van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, wordt geraamd op 6 maanden.

Brussel,

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS